



Концентрированная инспекционная кампания Paris MOU и Tokyo MOU по общим вопросам устойчивости – 2021 г.

Уважаемые коллеги!

2019 г. администрациями Парижского и Токийского меморандумов было запланировано проведение ряда концентрированных инспекционных кампаний (КИК) на предстоящие годы. Однако, из-за ограничений, вызванных COVID-2019, КИК 2020 г. была перенесена на 2021 г., а следующие КИК, соответственно, перенесены на последующие годы:

- 2020 отмена из-за COVID-19;
- 2021 Общая устойчивость;
- 2022 ПДНВ;
- 2023 Противопожарная безопасность.

Таким образом, с 1 сентября 2021 г. по 30 ноября 2021 г. будет проведена КИК по общим вопросам обеспечения устойчивости.

Мотивацией для проведения КИК по устойчивости послужили несколько серьезных инцидентов, вызванных неправильными условиями загрузки судна или отсутствием на борту необходимой документации по устойчивости.

Аналогичная КИК уже проводилась Парижским меморандумом в 2010 г, но была направлена на инспекцию танкеров.

В предстоящей КИК основное внимание будет уделено проверке документации по устойчивости и грузовой программе, установленной на судне. Инспектор PSC оценит, достаточно ли капитан и члены экипажа подготовлены по вопросам обеспечения устойчивости судна, знакомы с документацией и соответствующими судовыми системами и оборудованием.

Любые недостатки, обнаруженные в ходе КИК, будут отмечены в отчете инспектора PSC с соответствующим кодом. Предполагаемые коды несоответствий могут быть следующими:

- 01313 – Booklet for bulk cargo loading/unloading/stowage;
- 01316 – Cargo information;
- 01317 – Cargo Record book;
- 01321 – Endorsement of cargo booklet;
- 01326 – Stability information booklet;
- 02102 – Damage Control Plan;
- 02103 – Stability/strength/loading information and instruments;



15150 – ISM.

Некоторые из наиболее частых замечаний, касающихся обеспечения устойчивости:

- На судне отсутствует расчет устойчивости для предстоящего рейса. Или он выполнен ненадлежащим образом.
- Расчеты устойчивости предыдущих рейсов не могут быть представлены или свидетельствуют о несоответствии критериев устойчивости требованиям.
- Установленная на судне грузовая программа не имеет лицензии и / или одобрения классификационным обществом.
- Документация по устойчивости отсутствует или находится в ненадлежащем состоянии.
- Документация по устойчивости не переведена на рабочий язык экипажа.
- Документация по устойчивости не актуализирована: название / позывные судна и судовладелец не соответствуют текущим; необходимые изменения не внесены и / или не одобрены классификационным обществом.
- СУБ не адаптирована для данного судна и не учитывает его особенности, включая типы перевозимых грузов, особенности проведения грузовых операций и обеспечения устойчивости.
- Капитан и ответственные члены экипажа не ознакомлены должным образом с документацией по устойчивости, инструкцией к программе загрузки и соответствующими судовыми системами и оборудованием.
- Капитан и ответственные члены экипажа плохо ориентируются в вопросах обеспечения устойчивости судна: не понимают теоретических основ, не могут объяснить элементы расчета и значение критериев устойчивости и т.д.

Все несоответствия, относящиеся к обеспечению устойчивости, также могут быть отнесены и ненадлежащему функционированию СУБ судна и Компании. Особенно, если таких несоответствий будет выявлено несколько и/или они будут повторяться.

Следует отметить, что в этой КИК также примут участие следующие меморандумы о взаимопонимании: Black Sea, Indian Ocean, Mediterranean, Riyadh и Vina del Mar. При этом Caribbean MoU, USCG и AMSA проведут свои собственные региональные концентрированные проверки.

Ниже приводится вопросник по планируемой концентрированной инспекционной компании.




CIC on ship's stability in general
КИК по общим вопросам остойчивости судна

Inspection Authority: <i>Инспектирующая Администрация:</i>					
Ship Name: <i>Название судна:</i>		IMO Number: <i>Номер ИМО:</i>			
Date of Inspection: <i>Дата инспекции:</i>		Inspection Port: <i>Порт инспекции:</i>			
No. <i>№</i>	Questions <i>Вопросы</i>	Yes <i>Да</i>	No <i>Нет</i>	N/A <i>Н/П</i>	Detention <i>Задержание</i>
1*	Has the ship been provided with approved stability information which can be understood and easily used by the Master and loading officer? <i>Имеется ли на судне одобренная Информация об остойчивости, которая понятна и может легко использоваться капитаном и грузовым помощником?</i>				
2*	Is the data used in the stability check for departure complete and correct? <i>Достаточна и корректна ли информация, используемая при проверке остойчивости перед отходом?</i>				
3*	Does the ship comply with the stability criteria as applicable to the ship type? <i>Соответствует ли судно критериям остойчивости, предъявляемым к судну такого типа?</i>				
4*	Is there evidence to show that the Master or responsible officer can determine the stability of the ship under varying conditions of service using the approved stability information provided on board? <i>Имеются ли доказательства того, что капитан или ответственный офицер могут определить остойчивость судна для разных эксплуатационных условий, используя одобренную информацию об остойчивости, имеющуюся на судне?</i>				
5*	If the ship is provided with a Stability Instrument, is it approved by the Administration? <i>Если судно оборудовано прибором контроля остойчивости, одобрен ли он Администрацией?</i>				
6	If the ship is provided with a Stability Instrument, does the type of stability software in use meet the requirements for the relevant ship type? <i>Если судно оборудовано прибором контроля остойчивости, отвечает ли используемая программа расчета остойчивости требованиям, предъявляемым судну такого типа?</i>				

	Questions <i>Вопросы</i>	Yes <i>Да</i>	No <i>Нет</i>	N/A <i>Н/П</i>
7 <i>See Note 1 См. прим. 1</i>	[Is there evidence on board to show that the master/loading officer confirms that the "calculated" displacement and trim corresponds with the "observed" draughts?] <i>[Имеется ли доказательство на борту, подтверждающее, что капитан / грузовой помощник подтверждают, что расчетное водоизмещение и дифференциал соответствуют визуально определенным осадкам?]</i>			
8 <i>See Note 1 См. прим. 1</i>	[If the ship is provided with a Stability Instrument, has the accuracy of the stability instrument been verified periodically by applying at least one approved test condition?] <i>[Если судно оборудовано прибором контроля остойчивости, проверяется ли периодически его точность с использованием как минимум одной тестовой загрузки?]</i>			

If "NO" is ticked for questions marked with an asterisk "*", the ship may be considered for detention.

Если ответ «Нет» проставлен для вопросов, помеченных «*», судно может быть подвержено задержанию.

Note 1: Questions 7 and 8 are for information purposes only.

Примечание 1: Вопросы 7 и 8 только для информационных целей.